Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Société des traversiers du Québec

Rapport d'activités 1989-1990

Québec

91-05521/

Le contenu de cette publication a été rédigé par
la Société des traversiers du Québec

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boul. Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 3e trimestre 1990
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-551-14239-3
ISSN 0823-9126

© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Saintonge
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1990.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Le ministre des Transports,

Sam L. Elkas

Québec, juillet 1990

Monsieur Sam L. Elkas
Ministre des Transports
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 1990.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,

Jean-Yves Gagnon

Québec, juillet 1990

Table des matières

Message du président-directeur général 9

Partie I
La Société des traversiers du Québec 11

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec 11

Conseil d'administration et direction 11

Faits saillants 13

- Les résultats financiers 13
- Les traversées effectuées 13
- L'achalandage 13
- La flotte 14
- La tarification 14
- Les ressources humaines 14
- Les infrastructures 14
- Le conseil d'administration 14
- Le bilan de l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs* 14

Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec 15

Organigramme 16

Partie II
Revue statistique 19

Tableau I Nombre de passagers transportés 19

Tableau II Nombre de véhicules transportés 19

Tableau III Les traversées en 1989-1990 20

Tableau IV Résultats financiers par traverse en 1989-1990 21

Tableau V Perte avant participation gouvernementale au fonctionnement 22

Partie III
États financiers 23

Rapport du vérificateur 23

Résultats de l'exercice terminé le 31 mars 1990 24

Déficit de l'exercice 25

Bilan 26

Évolution de la situation financière 27

Notes complémentaires 28

Message du président-directeur général

1989-1990 — Année record

L'année 1989-1990 représente, pour la Société des traversiers du Québec, une année record en ce qui a trait à l'achalandage. En effet, depuis 1981, première année d'exploitation de l'ensemble de son réseau, jamais la Société n'a transporté autant de passagers et de véhicules. Ses 11 navires ont transporté 4 605 153 passagers et 1 570 451 véhicules. Ces statistiques placent la Société au deuxième rang au Canada parmi les entreprises qui exploitent des traversiers.

Trois traverses en particulier ont connu un achalandage record. À Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, 899 108 passagers et 394 700 véhicules ont utilisé les services de la STQ. À Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, 1 474 964 passagers et 570 751 véhicules ont traversé le Saguenay à bord des navires de la Société. Quant à la traverse de l'Île aux Coudres, ce sont 508 458 passagers et 217 841 véhicules qui ont traversé entre Saint-Joseph-de-la-Rive et l'île.

La popularité des services de traversiers s'explique sans doute par une activité économique et touristique en croissance dans les régions de Charlevoix et de la Côte-Nord et par la fiabilité du service dans la région de Sorel. En effet, l'achalandage à la traverse de Sorel n'a cessé de croître depuis sa prise en charge, en 1978, par la Société et tout laisse croire que cette tendance se maintiendra compte tenu de la proximité de Montréal et de la congestion sur les ponts. Sur la Côte-Nord, en plus d'une année record à Tadoussac, la traverse de Matane a connu des augmentations importantes, surtout en ce qui a trait au transport de camions de toutes sortes.

Ces augmentations importantes d'achalandage viennent confirmer les besoins déjà exprimés par la Société, à savoir l'ajout d'un second navire pendant la saison estivale à Matane et, éventuellement, d'un troisième navire à Tadoussac.

En 1989-1990, l'achalandage à Québec—Lévis a enfin connu une légère hausse, mais la proportion des véhicules qui empruntent cette traverse se situe toujours en deçà de 1 % de tous les véhicules qui circulent quotidiennement entre les rives de Québec et Lévis. Les statistiques d'achalandage démontraient, depuis de nombreuses années, une baisse constante et la Société s'interrogeait sur l'orientation de cette traverse. Au cours du dernier exercice, un mandat a été confié à une firme de consultants pour analyser et soumettre différentes hypothèses quant à son avenir. Le dépôt prochain du rapport de cette étude devrait donc permettre au gouvernement du Québec de décider, au cours de l'année 1990, de l'orientation future de la traverse Québec—Lévis.

À Sorel, depuis quelques années, la mise en service du deuxième navire durant l'été, 5 jours par semaine pendant trois mois et demi, répondait à la demande. Cependant, l'accroissement toujours constant de la clientèle nous amène à utiliser le deuxième navire tous les jours de la semaine pendant quatre mois et demi, à compter de 1990.

La performance financière de la Société n'a cessé de s'améliorer depuis les quatre dernières années. En effet, en dépit de l'augmentation annuelle de l'indice des prix à la consommation, la perte de fonctionnement de la Société, c'est-à-dire sans tenir compte de la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations, totalise 21 633 626 $ en 1989-1990, soit un niveau équivalent à celle de 1986-1987, première année complète d'exploitation avec les nouveaux navires pour les traverses Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola et Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive. Les différentes mesures de contrôle budgétaire combinées à un marketing plus dynamique ont permis de diminuer les dépenses et d'augmenter les revenus, parallèlement à l'achalandage. Conséquemment, la subvention moyenne annuelle versée par le gouvernement du Québec pour combler la perte de fonctionnement de la Société, au cours des quatre dernières années, n'a subi aucune augmentation.

L'année écoulée a aussi été marquée par le renouvellement de toutes les conventions collectives de la Société. Seule une courte grève d'une dizaine de jours, en septembre 1989, est venue perturber les activités à Québec—Lévis, Sorel et Matane.

L'utilisation de traversiers connaît actuellement des augmentations importantes dans différents pays du monde. Plus particulièrement, pour plusieurs villes situées à proximité de cours d'eau, qui connaissent des problèmes de transport en commun, l'utilisation de services de traversiers s'avère une solution plus économique que la construction de ponts ou de tunnels. On constate que cette tendance s'amplifie en Amérique du Nord et en Europe depuis quelques années et le Québec ne devrait pas faire exception.

Des conférenciers viendront d'ailleurs à Québec, en septembre 1990, pour discuter de toutes les facettes de cette industrie lorsque se tiendra le congrès international de l'International Marine Transit Association, sous la présidence du soussigné.

Jean-Yves Gagnon

Partie I
La Société des traversiers du Québec

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale, le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

La STQ a pour mission principale d'offrir un service de transport de passagers et de véhicules par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec, et ce, de façon sécuritaire, ponctuelle, courtoise et économiquement efficace.

De plus, la STQ, comme mission complémentaire, pourrait utiliser ses traversiers pour effectuer des excursions et contribuer ainsi à la promotion touristique des régions où elle est en service.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle exploite maintenant six traverses.

Siège social : 109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 4B9

Adresse postale : Case postale 36
Succursale B
Québec (Québec)
G1K 7A1

Conseil d'administration

Jean-Yves Gagnon
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Jean-Marc Dion
Maire
Ville de Sept-Îles

Roger G. Grégoire
Secrétaire-trésorier
A. Richard limitée
Sorel

Jean-Baptiste Roy
Homme d'affaires
Saint-Anselme

Yves Boudreault
Île aux Coudres

Direction

Président-directeur général
Jean-Yves Gagnon

Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-président aux ressources humaines
Jules Lapierre

Vice-présidente à l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Vice-président à l'exploitation
Patrice St-Amant

Faits saillants

Les résultats financiers

Durant l'exercice 1989-1990, les dépenses se sont accrues de 2,7 % tandis que les revenus ont diminué de 3,3 %. La perte avant la participation du gouvernement du Québec est passée de 21 453 049 $ à 22 550 530 $, soit une augmentation de 5,1 %.

L'augmentation des dépenses, à un niveau inférieur à celui de l'indice des prix à la consommation en dépit du fait que la masse salariale, représentant 52,6 % des dépenses totales, a été majorée de 4 %, au 1er janvier 1989, et de 5,13 %, au 1er janvier 1990, a été possible grâce à un contrôle serré des coûts tant au plan de l'exploitation que de l'administration.

La baisse des revenus s'explique par l'instauration à la traverse Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive, pour la seconde fois, de la gratuité universelle qui avait été abolie à compter du 1er avril 1988. Cette mesure, mise en vigueur à partir du 14 juin 1989, représente une perte de revenus d'environ 362 000 $. D'autre part, l'an dernier, les autres revenus incluaient le remboursement par les assureurs d'une somme de 441 346 $ relative à l'accident du navire *Camille-Marcoux* survenu en septembre 1987.

Au cours de l'exercice, la Société a obtenu le remboursement d'un montant de 576 607 $ en taxe d'accise et en taxe de vente perçues par le gouvernement du Canada sur le carburant utilisé pour l'exploitation de la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout pour la période du 1er janvier 1987 au 31 mars 1989. De plus, à la suite d'une entente avec un créancier sur les frais de location d'un navire, un montant à payer de 136 510 $ au 31 mars 1989 a été annulé rétroactivement à cette date. Même si ces récupérations, totalisant 713 117 $, n'apparaissent pas dans les résultats du présent exercice, car elles doivent être traitées comme des redressements affectés aux exercices antérieurs, conjuguées avec le surplus réalisé l'année précédente, elles ont contribué à la diminution de la subvention nécessaire au fonctionnement, qui n'a été que de 18 875 000 $.

La proportion des passagers et des véhicules transportés qui ont versé des droits de péage est passée respectivement de 44,2 % à 37,4 % et de 52,9 % à 46,1 %.

Les traversées effectuées

Au cours de l'exercice écoulé, seulement 2 % des traversées prévues n'ont pu être effectuées. Il s'agit d'une légère diminution par rapport à l'année 1988-1989. Si l'on consulte le tableau III du présent rapport, on constate que la grève est la cause principale des traversées annulées à Québec—Lévis, Matane—Baie-Comeau—Godbout et Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola. Les conditions climatiques, pour leur part, sont la deuxième cause d'annulation des traversées. Cette année encore, l'Île aux Coudres obtient la meilleure performance avec un indice de réussite de 99,9 %, suivie de près par Tadoussac et l'Île aux Grues, qui n'ont connu aucun problème de ralentissement de travail.

L'achalandage

À la traverse de Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, 899 108 passagers et 394 700 véhicules ont utilisé les traversiers, soit des augmentations respectives de 4,5 % de personnes et 6,4 % de véhicules transportés.

À la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, si l'on compare les chiffres des tableaux I et II du rapport, on constate une augmentation constante. Depuis 1980, date de la prise en charge de cette traverse par la STQ, le nombre de passagers a augmenté de 75,8 % et celui des véhicules de 54,3 %.

À l'Île aux Coudres, ce sont 508 458 passagers et 217 841 véhicules qui ont traversé entre Saint-Joseph-de-la-Rive et l'île, représentant une hausse de 23 % et de 20,3 %. Ces records sont attribuables sans aucun doute à la gratuité accordée à partir de juin 1989 et au temps exceptionnel de l'été 1989.

À la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, il faut revenir huit ans en arrière pour obtenir des statistiques plus élevées que celles du présent exercice. La STQ a transporté 243 071 passagers et 91 328 véhicules, même si elle n'a pu ajouter de deuxième navire durant l'été, et malgré la grève des employés en septembre. L'indice d'augmentation des passagers est de 4,9 % pour le présent exercice et de 8,4 % pour les véhicules.

À Québec—Lévis, l'achalandage connaît enfin une légère augmentation de 1,5 % du nombre de passagers et de 5,1 % pour les véhicules, la première enregistrée après les diminutions continuelles des cinq dernières années. C'est bien peu si l'on se rappelle la baisse d'environ 200 000 passagers, l'année dernière, mais il s'agit cependant de résultats encourageants.

L'Île aux Grues a également connu une augmentation appréciable de 11,8 % de passagers et de 10,9 % de véhicules transportés.

Il s'agit donc de nouveaux records pour la Société, qui a connu une augmentation du nombre des passagers et des véhicules à chacune de ses traverses.

La flotte

La flotte de 11 navires n'a pas changé au courant de l'année. À part les trois navires d'appoint et de relève, les N.M. *Radisson*, *Lucien-L.* et *Trois-Rivières*, tous les autres ont été utilisés de façon continue.

Deux navires ont été mis en cale sèche pour une inspection de la coque et l'entretien préventif des équipements submergés, soit : le *Armand-Imbeau* de la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et le *Alphonse-Desjardins* de la traverse Québec—Lévis. Tous deux ont été retirés de l'eau en même temps, ce qui a favorisé une épargne appréciable.

Le *Radisson* a bien joué son rôle de navire de relève à la traverse Québec—Lévis au printemps et à l'automne. Il a également servi de navire d'appoint à la traverse Rivière-du-Loup—Saint-Siméon pour la période estivale.

Le *Trois-Rivières* a passé l'été à la traverse de l'Île aux Coudres comme navire d'appoint. Il a aussi été employé en relève du *Joseph-Savard* au mois d'octobre, durant les réparations à la machinerie de ce dernier.

Le *Lucien-L.* a servi comme navire de relève au printemps et à l'automne, à la traverse de Tadoussac pour remplacer, à tour de rôle, le *Armand-Imbeau* et le *Jos-Deschênes*. Durant l'été, il a appuyé le *Catherine-Legardeur* comme navire d'appoint du début juin jusqu'au mois d'octobre.

L'hiver a été particulièrement dur et les conditions de glace parfois très sévères. Le bon état de ces navires a fait en sorte que les usagers n'ont pas eu à déplorer de sérieux contretemps.

La tarification

Le gouvernement du Québec, le 14 juin 1989, a de nouveau instauré la gratuité universelle à l'Île aux Coudres et à l'Île aux Grues. À Québec, Sorel et Matane, les tarifs sont demeurés les mêmes.

Les ressources humaines

Au cours du dernier exercice financier, les négociations pour le renouvellement des conventions collectives se sont déroulées intensivement. Des ententes ont finalement été conclues avec la CSN et le Syndicat international des marins canadiens.

Une grève a cependant paralysé le service aux traverses Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, Québec—Lévis et Matane—Baie-Comeau—Godbout, du 14 au 23 septembre 1989.

L'effectif total de la STQ a été maintenu à un niveau assez stable, soit un peu plus de 450 employés. Il nous importe de remercier toutes et tous pour leur contribution en cette année d'achalandage record.

Nous tenons enfin à signaler que M. Philippe Thériault, employé à la traverse Québec-Lévis, a reçu la Mention d'honneur du civisme pour un acte de bravoure accompli dans l'exercice de ses fonctions.

Les infrastructures

Les quais, gares et installations utilisés par la STQ appartiennent pour la plupart aux gouvernements du Québec et du Canada, qui les entretiennent.

À l'Île aux Coudres, les plans et devis pour la construction de la future gare sont maintenant terminés.

À Baie-Comeau, le gouvernement fédéral a procédé aux appels d'offres pour un projet de modernisation du port. Les travaux devraient commencer à l'été 1990.

À Saint-Ignace-de-Loyola, le ministère des Transports du Québec a fait débuter les travaux d'aménagement prévus pour l'aire d'attente et la nouvelle guérite. Le gouvernement fédéral a préparé les plans et devis et a procédé à l'appel d'offres pour la réfection du quai de Saint-Ignace. Les travaux seront réalisés à l'été 1990.

Le conseil d'administration

Au cours de l'exercice 1989-1990, le conseil d'administration a tenu quatre assemblées régulières en plus de l'assemblée de l'actionnaire. Nous tenons à remercier les membres du conseil pour leur soutien et l'aide précieuse qu'ils nous ont apportés au cours de l'année.

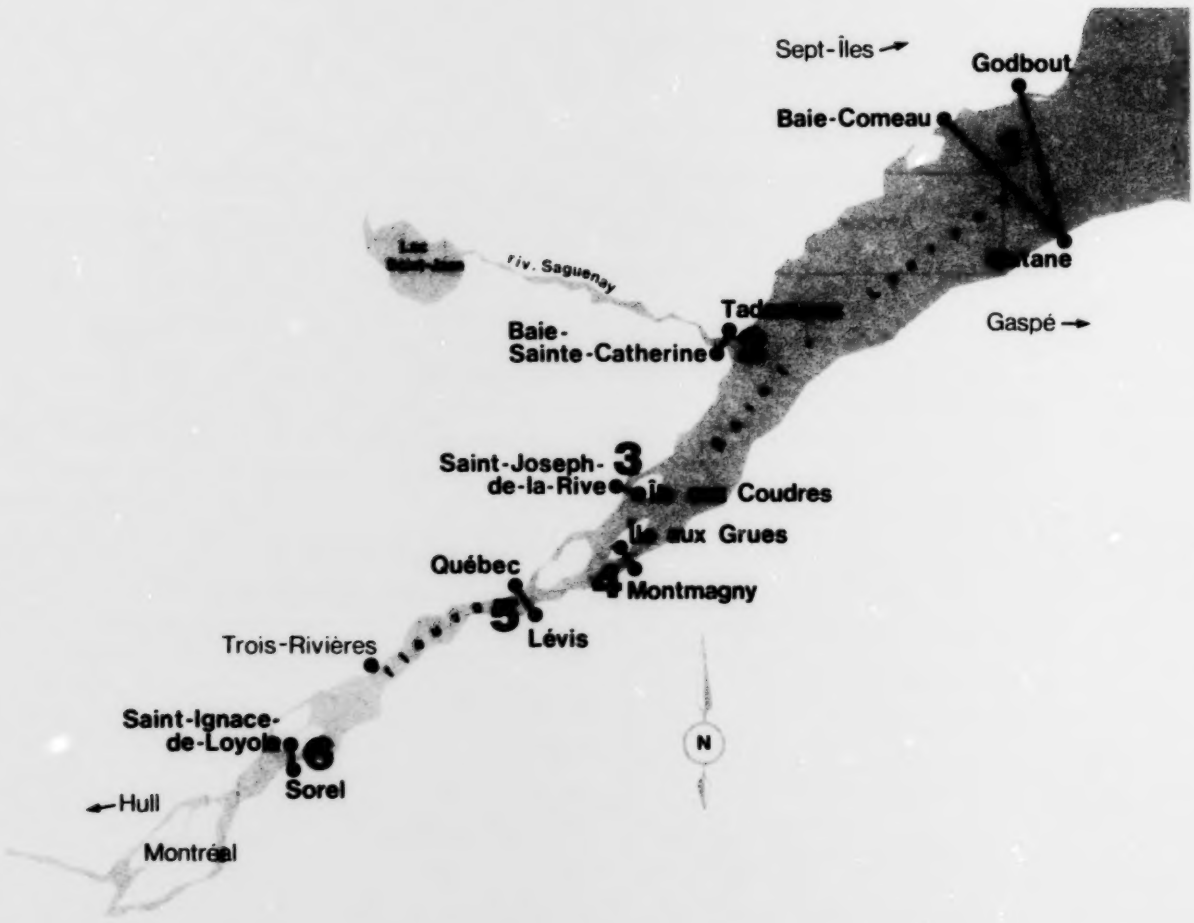
Le bilan de l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs

Le coordonnateur pour l'application de la Loi sur la protection des non-fumeurs est Me Jocelyn Fortier, vice-président aux affaires juridiques et secrétaire. À la STQ, onze édifices et onze navires sont concernés par la loi. L'interdiction de fumer a été appliquée aux lieux visés par les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 8 de la loi et a été étendue également à certains bureaux et lieux de travail communs. Aucune infraction n'a été signalée.

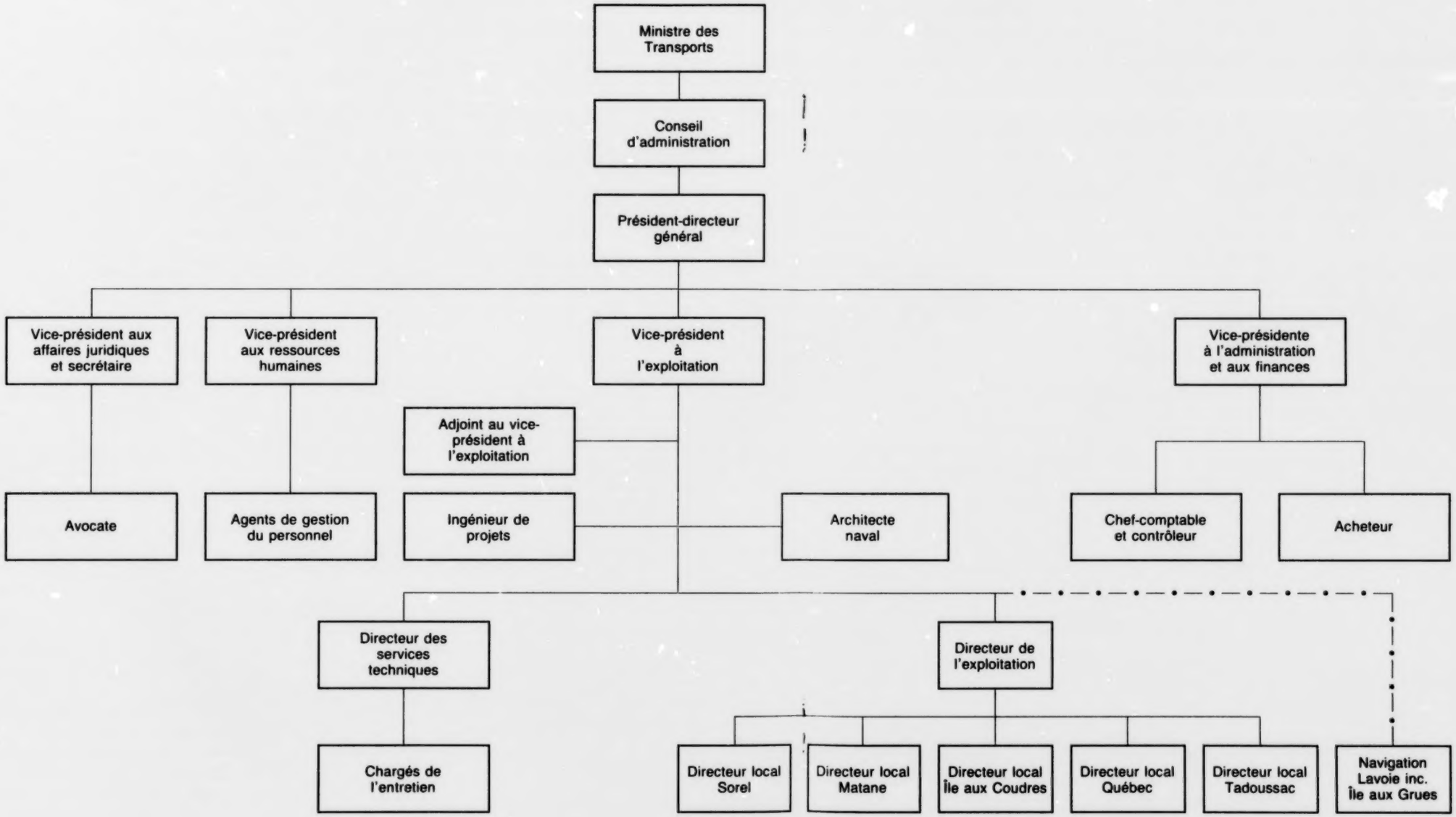
Traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec
(la distance et la durée sont approximatives)

	Distance en kilomètres	Durée
1. Matane — Baie-Comeau — Godbout		
Matane — Baie-Comeau	62,1	2 h 30 min.
Matane — Godbout	55,3	2 h 15 min.
2. Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min.
3. Île aux Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min.
4. Île aux Grues — Montmagny*	7,8	30 min.
5. Québec—Lévis	1,0	10 min.
6. Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min.

* Cette traverse est exploitée pour le compte de la STQ par Navigation Lavoie inc.



Organigramme



Partie II
Revue statistique

Tableau I

Nombre de passagers transportés

	1989-1990	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986
Matane—Baie-Comeau—Godbout	243 071	231 768	206 153	200 383	212 315
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 474 964	1 303 157	1 242 470	1 133 129	1 085 254
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	508 458	413 236	479 626	470 363	445 542
Île aux Grues—Montmagny	36 299	32 472	41 084	38 094	38 606
Québec—Lévis	1 443 253	1 421 357	1 617 215	1 695 124	1 740 701
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	899 108	860 255	850 796	712 773	661 837
Total	**4 605 153**	**4 262 245**	**4 437 344**	**4 249 866**	**4 184 255**

Tableau II

Nombre de véhicules transportés

	1989-1990	1988-1989	1987-1988	1986-1987	1985-1986
Matane—Baie-Comeau—Godbout	91 328	84 214	74 393	72 742	74 488
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	570 751	518 398	505 330	462 213	431 820
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	217 841	181 018	198 644	195 925	181 686
Île aux Grues—Montmagny	15 853	14 290	14 868	14 287	13 732
Québec—Lévis	279 978	266 335	317 922	322 927	331 808
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	394 700	370 979	365 545	330 755	303 670
Total	**1 570 451**	**1 435 234**	**1 476 702**	**1 398 849**	**1 337 204**

Tableau III

Les traversées en 1989-1990

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées	Supplémentaires	% de réussite[2]	Distance parcourue (en km approx.)
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 470	1 528	38	96	97,4	89 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	31 882	32 865	157	1 140	99,5	53 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	9 626	9 745	8	127	99,9	36 000
Île aux Grues—Montmagny	1 028	1 048	4	24	99,6	8 000
Québec—Lévis	24 105	23 179	937	11	96,1	23 000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	17 542	17 023	545	26	96,9	27 000
Total	**85 653**	**85 388**	**1 689**	**1 424**	**98,0**	**236 000**

Traversées annulées (causes)

	Grèves	Conditions climatiques	Réparations des navires	Autres	Total
Matane—Baie-Comeau—Godbout	38	0	0	0	38
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	0	42	50	65	157
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0	4	2	2	8
Île aux Grues—Montmagny	0	4	0	0	4
Québec—Lévis	666	155	19	97	937
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	532	10	0	3	545
Total	**1 236**	**215**	**71**	**167**	**1 689**

1 Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

2 Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Tableau IV

Résultats financiers par traverse en 1989-1990

	$	%
Revenus		
Matane—Baie-Comeau—Godbout	4 465 635	53,4
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	27 193	0,3
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	27 953	0,3
Québec—Lévis	1 569 084	18,8
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1 736 486	20,8
Revenus divers non imputés	536 013	6,4
	8 362 364	**100,0**
Véhicules	4 443 248	53,1
Passagers	3 170 323	37,9
Autres	748 793	9,0
	8 362 364	**100,0**
Dépenses		
Matane—Baie-Comeau—Godbout	6 800 211	22,7
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	5 282 327	17,6
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	4 722 878	15,8
Île aux Grues—Montmagny	427 956[1]	1,4
Québec—Lévis	7 258 496	24,2
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	4 711 449	15,7
Frais non imputés	792 673	2,6
	29 995 990[2]	**100,0**
Masse salariale	15 778 703	52,6
Carburant	2 420 132	8,1
Entretien et réparations	3 830 802	12,8
Frais des navires loués	4 648 968	15,5
Amortissement moins la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	148 551	0,5
Autres frais	3 168 834	10,5
	29 995 990	**100,0**

1 En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie inc., les revenus provenant du service de traversier entre l'île aux Grues et Montmagny (7 915 $ en 1989-1990) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

2 Un montant de 916 904 $ représentant l'amortissement sur les immobilisations acquises par donation ou à l'aide de subventions particulières a été déduit des dépenses totales de 30 912 894 $.

Tableau V

Perte avant participations gouvernementales au fonctionnement[1]

	1989-1990 $	1988-1989 $	1987-1988 $	1986-1987 $	1985-1986 $
Par traverse					
Matane—Baie-Comeau—Godbout	2 334 576	3 247 915[2]	3 808 148[2]	2 234 122	3 053 141
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	5 255 134	5 054 193	4 897 361	4 868 726	5 305 400
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	4 694 925	4 159 782	4 478 770	4 753 352	3 277 506
Île aux Grues—Montmagny	427 956	391 393	394 548	430 153	384 974
Québec—Lévis	5 689 412	4 747 922	4 990 590	5 823 008	5 462 768
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	2 974 963	2 719 090	3 046 211	3 460 576	1 845 260
Frais non imputés	256 660	80 272	58 418	7 245	(227 393)
Pour l'ensemble	**21 633 626**	**20 400 567**	**21 674 046**	**21 577 182**	**19 101 656**

1 La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations, représentée par l'amortissement sur les actifs acquis par donation ou à l'aide de subventions particulières, a été déduite des dépenses.

2 Les résultats ont été redressés de 353 754 $, au 31 mars 1989, et de 359 363 $, au 31 mars 1988, par suite du remboursement d'une somme de 576 607 $ en taxe d'accise et en taxe de vente sur le carburant et à l'entente avec un créancier pour l'annulation d'un montant à payer de 136 510 $ sur les frais de location d'un navire.

Partie III
États financiers

Société des traversiers du Québec

États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1990

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1990 ainsi que l'état des résultats, l'état du déficit et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1990 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,

Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 22 mai 1990

Société des traversiers du Québec

Résultats de l'exercice terminé le 31 mars 1990

	1990	1989 (note 3)
	$	$
Dépenses		
Frais d'exploitation	21 984 588	20 978 222
Frais généraux et d'administration	3 841 160	3 948 394
Amortissement des immobilisations	2 283 137	2 304 036
Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	2 804 009	2 868 784
	30 912 894	30 099 436
Revenus		
Transport des véhicules	4 443 248	4 322 899
Transport des passagers	3 170 323	3 240 711
Autres (note 4)	748 793	1 082 777
	8 362 364	8 646 387
Perte avant participations gouvernementales	22 550 530	21 453 049
Participations gouvernementales (note 5)	19 791 904	22 738 482
(Perte nette) Bénéfice net	**(2 758 626)**	**1 285 433$**

Société des traversiers du Québec

Déficit de l'exercice terminé le 31 mars 1990

	1990	1989
	$	$
Bénéfices non répartis (déficit) au début		
Solde déjà établi	353 748	(577 931)
Redressements affectés aux exercices antérieurs (note 3)	713 117	359 363
Solde redressé	1 066 865	(218 568)
(Perte nette) bénéfice net	(2 758 626)	1 285 433
(Déficit) Bénéfices non répartis à la fin	**(1 691 761)**	**1 066 865**

Société des traversiers du Québec
Bilan au 31 mars 1990

	1990	1989 (note 3)
	$	$
Actif		
À court terme		
Encaisse	1 261 991	976 286
Dépôts à terme — au coût	400 000	3 200 000
Débiteurs et intérêts courus	348 599	872 881
	2 010 590	5 049 167
Placement (note 6)	27 500	27 500
Immobilisations (note 7)	32 843 134	34 993 934
	34 881 224	**40 070 601**
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	2 883 758	3 221 520
Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 8)	1 311 257	1 179 167
	4 195 015	4 400 687
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 8)	24 154 028	25 465 285
Participations gouvernementales reportées (note 9)	6 723 942	7 637 764
	35 072 985	37 503 736
Avoir déficitaire de l'actionnaire		
Capital-actions (note 10)	1 500 000	1 500 000
(Déficit) Bénéfices non répartis	(1 691 761)	1 066 865
	(191 761)	2 566 865
	34 881 224	**40 070 601**

Engagements (note 11)

Pour le conseil d'administration,

Jean-Yves Gagnon

Lise Dufour

Société des traversiers du Québec

Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1990

	1990	1989
	$	$
Activités d'exploitation		
(Perte nette) bénéfice net	(2 758 626)	1 285 433
Éléments sans incidence sur les liquidités		
Amortissement des immobilisations	2 283 137	2 304 036
Virement de participations gouvernementales reportées	(916 904)	(1 052 482)
Perte sur aliénations d'immobilisations	1 481	512
	(1 390 912)	2 537 499
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	186 520	(94 077)
Liquidités (utilisées pour les) provenant des activités d'exploitation	(1 204 392)	2 443 422
Activités de financement		
Participation gouvernementale aux immobilisations	3 082	3 620
Remboursement des obligations découlant de contrats de location-acquisition	(1 179 167)	(1 103 805)
Liquidités utilisées pour les activités de financement	(1 176 085)	(1 100 185)
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	(133 818)	(45 691)
Produit d'aliénations d'immobilisations	—	391
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	(133 818)	(45 300)
(Diminution) augmentation des liquidités	(2 514 295)	1 297 937
Liquidités au début	4 176 286	2 878 349
Liquidités à la fin	**1 661 991**	**4 176 286**

Les liquidités de la Société comprennent l'encaisse et les dépôts à terme.

Société des traversiers du Québec
Notes complémentaires
31 mars 1990

1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût d'acquisition. Les immobilisations sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

	Méthode	Taux
Quais	Solde dégressif	5 %
Bâtiments	Solde dégressif	10 %
Navires	Solde dégressif	15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	En fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes	—

Participations gouvernementales reportées

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation et les subventions pour l'acquisition d'immobilisations sont comptabilisées comme participations gouvernementales reportées et sont virées aux résultats selon les mêmes méthodes et taux d'amortissement que les immobilisations en cause.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

3. Redressements affectés aux exercices antérieurs

Au cours de l'exercice, la Société a obtenu le remboursement d'une somme de 576 607 $ en taxe d'accise et en taxe de vente perçues par le gouvernement du Canada sur le carburant utilisé pour l'exploitation de la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout pour la période du 1er janvier 1987 au 31 mars 1989.

De plus, à la suite d'une entente avec un créancier sur les frais de location d'un navire, un montant à payer de 136 510 $ au 31 mars 1989 a été annulé rétroactivement à cette date.

Les états financiers de l'exercice terminé le 31 mars 1989 ont été redressés, ce qui a pour effet d'augmenter (diminuer) les postes suivants :

	1989
	$
Débiteurs et intérêts courus	576 607
Créditeurs	(136 510)
Bénéfice net	353 754
Bénéfice non réparti	713 117

4. Autres revenus

	1990	1989
	$	$
Intérêts sur dépôts bancaires	425 166	353 221
Dividendes	27 500	22 000
Stationnement et divers	82 155	78 292
Machines distributrices	47 356	51 220
Concession alimentaire	99 045	68 682
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	(2 149)	454 874
Location de navires	71 201	55 000
Perte sur aliénations d'immobilisations	(1 481)	(512)
	748 793	**1 082 777**

5. Participations gouvernementales

	1990	1989
	$	$
Subvention de fonctionnement reçue du gouvernement du Québec	18 875 000	21 686 000
Virement de participations gouvernementales reportées	916 904	1 052 482
	19 791 904	**22 738 482**

6. Placement

Ce placement représente 55 000 actions ordinaires classe « A », sans valeur nominale, des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.

7. Immobilisations

	1990				1989
	Immobilisations		Amortissement accumulé	Net	Net
	Acquises par donation	Autres			
	$	$	$	$	$
Terrains	64 794	18 145	—	82 939	82 939
Quais	3 795 452	74 622	2 192 178	1 677 896	1 766 206
Bâtiments	1 535 755	404 851	1 152 594	788 012	875 568
Navires	25 476 038	889 956	21 937 569	4 428 425	5 151 808
Ameublement et équipement	15 088	556 722	391 101	180 709	186 891
Matériel roulant	—	73 763	43 819	29 944	7 939
Améliorations locatives	215 930	637 793	284 175	569 548	619 241
	31 103 057	2 655 852	26 001 436	7 757 473	8 690 592
Navires*	—	31 011 585	5 925 924	25 085 661	26 303 342
	31 103 057	**33 667 437**	**31 927 360**	**32 843 134**	**34 993 934**

* Ces navires sont loués en vertu de contrats de location-acquisition.

Installations portuaires — Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

8. Obligations découlant de contrats de location-acquisition

	1990	1989
	$	$
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux variant de 10.6 % à 10.8 %, échéant jusqu'en 2001	25 465 285	26 644 452
Versements échéant en deçà d'un an	1 311 257	1 179 167
	24 154 028	**25 465 285**

Les paiements minimums exigibles sur les obligations découlant des contrats de location-acquisition, en prenant pour acquis que les loyers demeureront aux montants versés en 1990, s'établissent comme suit :

1991	4 021 690
1992	3 979 826
1993	3 979 826
1994	3 979 826
1995	3 979 826
1996 à 2001	25 457 877
Total des paiements minimums exigibles	45 398 871
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	19 933 586
	25 465 285

9. Participations gouvernementales reportées

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	1990	1989
	$	$
a. Gouvernement du Québec		
Solde au début	7 119 305	8 117 759
Participation de l'exercice	3 082	3 620
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(870 457)	(1 002 074)
Solde à la fin	6 251 930	7 119 305
b. Gouvernement du Canada		
Solde au début	518 459	568 867
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	(46 447)	(50 408)
Solde à la fin	472 012	518 459
	6 723 942	**7 637 764**
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	64 794	64 794
Quais	1 635 106	1 721 164
Bâtiments	617 455	686 061
Navires	4 254 237	4 954 904
Ameublement et équipement	1 196	1 892
Améliorations locatives	151 154	161 950
	6 723 942	7 590 765
Solde non dépensé de la subvention spéciale pour réparations majeures	—	46 999
	6 723 942	**7 637 764**

10. Capital-actions

	1990	1989
	$	$
AUTORISÉ :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune		
ÉMIS ET PAYÉ :		
15 000 actions	**1 500 000**	**1 500 000**

11. Engagements

La Société est engagée par un bail à long terme échéant en 1996 pour la location d'un navire. Ce bail comporte une option d'achat en 1995 au prix de 849 660 $.

La Société est également engagée par un bail à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis. Ce bail comporte une première option de renouvellement de quinze ans et une option additionnelle de quatorze ans.

La dépense de loyer de l'exercice terminé le 31 mars 1990 concernant le navire s'élève à 627 277 $ et celle concernant les locaux de la gare à 38 558 $. Les paiements minimums futurs s'établissent comme suit :

1991	635 180 $
1992	635 180
1993	635 180
1994	635 180
1995	635 180
1996 et subséquemment	940 029
	4 115 929 $

12. Régimes de retraite

— Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)

La majorité des employés de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics. Le coût de ce régime est partagé également depuis le 1er juillet 1982 entre les employés et les employeurs. Ce régime est à prestations déterminées et comporte des garanties à la retraite et au décès. Les contributions de la Société imputées aux opérations de l'exercice s'élèvent à 345 680 $ (1989 : 336 272 $). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses contributions pour services courants à titre d'employeur.

— Autres régimes

Les autres employés participent à deux régimes de retraite inter-entreprises et la responsabilité de la Société se limite aux contributions pour services courants à titre d'employeur. Les contributions de la Société imputées aux opérations de l'exercice s'élèvent à 209 988 $ (1989 : 212 965 $).

Composition typographique: Mono-Lino inc.

Achevé d'imprimer en août 1990
sur les presses de l'imprimerie
Graphique Système A ltée